Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6658**

19. Wahlperiode 20.12.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Auswirkungen des Deutschland-Takt und der Bundesverkehrswegeplanung auf den Schienenverkehr im Freistaat Sachsen

Die Bundesregierung hat mit dem Deutschland-Takt und der Bundesverkehrswegeplanung ihre Verkehrspolitik für den Schienenverkehr auf das Jahr 2030 ausgerichtet. Die Stadt Chemnitz soll wieder an das Fernverkehrsnetz angeschlossen werden. Dafür sieht der Bundesverkehrswegplan eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Chemnitz und Leipzig vor. Zudem soll die Mittel-Deutschland-Verbindung elektrifiziert werden. Die Elektrifizierung der Strecke Dresden–Görlitz, wie im Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen vereinbart, ist nicht Teil des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans, soll aber im Rahmen des Elektrifizierungsprogramms des Bundes ausgebaut werden. Gleiches gilt für die Elektrifizierung der Strecke Cottbus–Görlitz.

Im Bundeshaushalt 2019 sind die als vordringlich neu eingestuften Bahnprojekte und der Deutschland-Takt finanziell nicht untersetzt. Für das Elektrifizierungsprogramms des Bundes stehen bisher lediglich fünf Millionen Euro Planungsmittel zur Verfügung. Die Elektrifizierungsprojekte und auch die Fernverkehrsanschluss-Projekte im Freistaat Sachsen rücken damit in weite Ferne. Auch das Ziel bis 2030 die Fahrgastzahlen gegenüber 2018 zu verdoppeln scheint nach Ansicht der Fragesteller somit kaum mehr erreichbar.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

Dresden–Görlitz und Cottbus–Görlitz

1. Ist die Fernverkehrsverbindung Dresden–Görlitz im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 berücksichtigt, wenn ja, mit welcher Taktung, wenn nein, warum nicht?
2. Inwiefern wird der Bund für die Schienenstrecke Dresden–Görlitz, die als Projekt Teil des Elektrifizierungsprogramms des Bundes ist, die Finanzierung der Elektrifizierung sicherstellen und damit dazu beitragen, dass der Staatsvertrag über die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Dresden nach Wrocław erfüllt wird?
3. Welche Gesamtkosten erwartet der Bund für die Elektrifizierung der Schienenstrecke Dresden–Görlitz?

4. Inwiefern sollen Kosten, die über die reine Streckenelektrifizierung hinausgehen, insbesondere die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 160 km/h und andere Beschleunigungsmaßnahmen, über das Elektrifizierungsprogramm oder andere Programm finanziert werden?
5. Inwiefern ist die Elektrifizierung der Schienenstrecke Dresden–Görlitz Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans Deutschland-Takt 2030 oder wurden mögliche Fahrzeitverkürzungen durch die Elektrifizierung der Strecke bei der Erstellung des Zielfahrplans Deutschland-Takt nicht berücksichtigt, wenn nein, warum nicht?
6. Ist die Fernverkehrsverbindung Berlin–Cottbus–Görlitz–Breslau im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 eingeplant?

   Wenn ja, mit welcher Taktung?

   Wenn nein, warum nicht?
7. Inwiefern wird der Bund für die Schienenstrecke Cottbus–Görlitz, die als Projekt Teil des Elektrifizierungsprogramms des Bundes ist, die Finanzierung der Elektrifizierung sicherstellen (bitte detailliert auflisten welche Kosten der Bund tragen wird und in welcher Form sie im Bundeshaushalt finanziell untersetzt sind)?
8. Welche grenzüberschreitenden Fernverkehrsverbindungen zwischen Sachsen und der Republik Polen sowie Sachsen und der Tschechischen Republik sind im Zielfahrplan des Deutschland-Taktes für das Jahr 2030 eingeplant und welche Taktung haben sie jeweils?
9. Inwiefern ist die Elektrifizierung der Schienenstrecke Cottbus–Görlitz Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans Deutschland-Takt 2030 oder wurden mögliche Fahrzeitverkürzungen durch die Elektrifizierung der Strecke bei der Erstellung des Zielfahrplans Deutschland-Takt nicht berücksichtigt, wenn nein, warum nicht?
10. Inwiefern hat die Bundesregierung die Erstellung des Deutschland-Taktes mit der Republik Polen und der Tschechischen Republik abgestimmt und mit den Planungen zu Zielfahrplänen in diesen beiden Ländern harmonisiert?

    Wenn dies nicht stattfand, aus welchen Gründen verzichtete die Bundesregierung auf diese Abstimmung?

Chemnitz–Leipzig

11. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik müssen im City-Tunnel Leipzig vorgenommen werden, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Bahnverkehr im City-Tunnel integriert werden kann?
12. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik müssen fahrzeugseitig an den S-Bahnen, die im Leipziger City-Tunnel fahren vorgenommen werden, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Bahnverkehr im City-Tunnel integriert werden kann, welche Investitionsmittel sind hierfür notwendig und inwiefern wird die Bundesregierung das Land Sachsen bei der Nachrüstung/Modernisierung der S-Bahnen unterstützen?
13. Welche Anpassungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik müssen fahrzeugseitig an Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn vorgenommen werden, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig in den bereits bestehenden Bahnverkehr im City-Tunnel integriert werden kann und welche Investitionsmittel sind hierfür notwendig?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. Welche Anpassung im Bereich der bereits vorhandenen, auf eine maximale Geschwindigkeit von 100 km/h ausgelegten Elektrifizierung sowie des eingleisigen Streckenverlaufs im Abschnitt Geithain-Borna ist erforderlich, damit der Fernverkehr zwischen Chemnitz und Leipzig über Geithain und Borna mit den jetzigen Fahrzeiten über Bad Lausick vergleichbar sind?

15. Ist für den Zielfahrplan des Deutschland-Taktes und/oder entsprechend anderen aktuellen Planungen der Bundesregierung und/oder der Deutschen Bahn vorgesehen die Taktung der S-Bahn-Verbindungen im Leipziger City-Tunnel zu verändern, sodass auch Züge des Fernverkehrs ihn mitnutzen können, wenn ja, welche konkreten Änderungen sind derzeit geplant und auf welchen eisenbahnwissenschaftlichen Untersuchungen zur Trassenbelegung im City-Tunnel beruhen diese Änderungen?

16. Ist der Bundesregierung bekannt, dass ohne Anpassungen der Leit- und Sicherungstechnik bei Fernverkehr durch den City-Tunnel Leipzig eine Verschlechterung des derzeitigen S-Bahn-Angebotes die Folge wäre und inwiefern plant die Bundesregierung für diesen Fall eine Regelung zur Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen im Fernverkehr, um wegfallende S-Bahn-Verbindungen zumindest ansatzweise (zwischen Geithain und Leipzig) zu kompensieren www.mdr.de/nachrichten/vermischtes/fehlende-gelder-fuer-modernisierung-fernverkehr-leipzig-chemnitz100.html?

17. Welche Streckenabschnitte der Verbindung Chemnitz–Leipzig sind für welche Zuggeschwindigkeiten ausgebaut (bitte Streckenabschnitte einzeln auflisten und jeweilige Ausbaustufe sowie mögliche Höchstgeschwindigkeit angeben)?

18. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Strecke Chemnitz–Leipzig infrastrukturseitig noch für bogenschnellen Betrieb ausgerüstet ist und die streckenseitige Ausrüstung mit Eurobalisen weiterhin instandgehalten wird, wenn nein, warum nicht?

19. Welches Geschwindigkeitswegeband („Fahrschaulinie“) ergibt/ergab sich beim Betrieb mit Neigetechnikfahrzeugen und was ist die fahrplanmäßig kürzeste Fahrzeit, die mit Neigetechnik zwischen Chemnitz und Leipzig erreicht wurde?

20. Welche Streckenabschnitte der Verbindung Chemnitz–Leipzig, und insbesondere der Strecke Neukieritzsch–Borna, sind ein- oder mehrgleisig ausgebaut (bitte Streckenabschnitte einzeln auflisten und jeweilige Ausbaustufe mit Angabe ein- oder mehrgleisig benennen)?

21. Wie lang ist derzeit die Fahrzeit der verkehrenden Züge auf der Verbindung Chemnitz–Leipzig (bitte nach Arten der Verbindung und Fahrzeit in Minuten aufschlüsseln)?

22. Wie lang wird nach Fertigstellung der Elektrifizierung der Strecke Chemnitz–Leipzig die Fahrzeit der Fernverkehrsverbindung betragen (bitte Fahrzeit in Minuten angeben)?

23. Aus welchen Gründen soll in den aktuellen Planungen lediglich der Streckenabschnitt Chemnitz–Geithain elektrifiziert werden?

24. Ist die Elektrifizierung des Streckenabschnitts über Bad Lausick im Zuge des Deutschland-Taktes geplant, wenn nein, warum nicht?

25. Aus welchen Gründen wird die Strecke Chemnitz–Leipzig nicht über Bad Lausig elektrifiziert, obwohl sich hier die Fahrzeit für den Fernverkehr gegenüber der Alternativroute verkürzen würde und die Fernverkehrszüge nicht durch den Leipziger City-Tunnel geführt werden müssten? www.freiepresse.de/nachrichten/sachsen/leipzig-linie-sind-die-plaene-hinfaellig-artikel10380278

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Ist der Bundesregierung bekannt, dass im sog. Flächennetz 2030 der Deutschen Bahn eine Anbindung von Chemnitz an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn nur über die Verknüpfung der Mitteldeutschland-Verbindung von Erfurt über Glauchau nach Chemnitz mit der Sachsen-Franken-Magistrale von Chemnitz nach Dresden bzw. in Richtung Hof geplant ist, wenn ja, seit wann sind der Bundesregierung diese Planungen der Deutschen Bahn bekannt? www.deutschebahn.com/resource/blob/260082/7df5b4e611d0e7ac8cec71ce6e99919f/praesentation_neues_fernverkehrskonzept-data.pdf

Mittel-Deutschland-Verbindung (Schienenprojekt 20 ABS Weimar–Gera–Gößnitz)

27. Welche Planungs- und Vorbereitungsleistungen bzw. Kosten sowie welche Baukosten erwartet die Bundesregierung und die Deutsche Bahn für die Elektrifizierung der Mittel-Deutschland-Verbindung, wie werden sich diese Kosten zeitlich auf die Projektphasen verteilen und wie sichert die Bundesregierung die Finanzierung des Gesamtprojektes?

28. Wann soll entsprechend der Grobterminplanung der Deutschen Bahn die Elektrifizierung der Mittel-Deutschland-Verbindung abgeschlossen sein und für wann ist die Inbetriebnahme der Strecke geplant?

29. Rechnet die Bundesregierung mit signifikanten Verzögerungen bei der Realisierung des Projektes entsprechend der Grobterminplanung, wenn ja, welche Gründe sind nach Ansicht der Bundesregierung hierfür ursächlich?

30. Wann beginnt nach aktuellen Planungen der Bundesregierung und der Deutschen Bahn für die Elektrifizierung der Mittel- Deutschland-Verbindung die parlamentarische Befassung durch den Deutschen Bundestag und wann soll dieser Prozessschritt nach derzeitigem Planungsstand abgeschlossen sein?

31. Plant die Bundesregierung die Planungs- und Genehmigungsprozesse der Mittel-Deutschland-Verbindung zu beschleunigen bzw. zu vereinfachen, wenn ja inwiefern, wenn nein, warum nicht?

32. Welchen Zeitplan verfolgt die Bundesregierung bei der Elektrifizierung der Strecke Gotha–Leinefelde und wann rechnet die Bundesregierung hier mit einer Aufnahme des elektrischen Betriebs?

33. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung vorgesehen, die Planung und die Umsetzung der Streckenelektrifizierung Gotha–Leinefelde mit Blick auf die Terminplanung parallel zu der Elektrifizierung zwischen Weimar und Gößnitz voranzutreiben, um das durchgehende Angebot (RE 1 Göttingen–Glauchau) zwischen Südniedersachsen, Nordthüringen und Ostthüringen bzw. Südwestsachsen so bald wie möglich durchgehend mit elektrisch Triebfahrzeugen erbringen zu können und eine etwaige Brechung der Linie in Erfurt zu vermeiden?

34. Wie beurteilt die Bundesregierung die Notwendigkeit des durchgängig zweigleisigen Ausbaus des Elektrifizierungsabschnitts Mittel-Deutschland-Verbindung, insbesondere im Abschnitt Jena–Gera?

35. Inwiefern hält die Bundesregierung die Elektrifizierung von Gera nach Leipzig für geeignet, den ostthüringischen Raum schneller an das nationale Fernverkehrsnetz anzubinden?

36. Hält die Bundesregierung den zweigleisigen Ausbau der Streckenabschnitte Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera zur Gewährleistung einer stabilen Betriebsqualität auf der Mitte-Deutschland-Verbindung für sinnvoll und mithin geboten, wenn nein, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

37. Ist die Berücksichtigung und Realisierung der genannten Streckenabschnitte im Zuge der vertieften Planungen zur Optimierung des Fahrplanentwurfs grundsätzlich noch möglich?

38. Ist der zweigleisige Ausbau grundsätzlich als spätere Baustufe noch umsetzbar, ohne dass das Bestandsgleis in seiner Lage wesentlich verändert werden muss oder wurde bereits in der Vergangenheit das Bestandsgleis in den Abschnitten Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera auf dem Planum so verschwenkt, dass es bei einem zweigleisigen Ausbau eine neue Lage erhalten müsste?

39. Welche Gutachten, Untersuchungen und Studien, die auch die künftigen Verkehrsentwicklungen – insbesondere nach Einführung des Deutschland-Takts ab 2030 berücksichtigen – wird die Bundesregierung zum durchgängigen zweigleisigen Ausbau des Elektrifizierungsabschnitts Mittel-Deutschland-Verbindung in Auftrag geben?

40. Inwiefern ist der durchgängig zweigleisige Ausbau des Elektrifizierungsabschnitts Mittel-Deutschland-Verbindung Grundvoraussetzung für die Realisierung des Zielfahrplans Deutschland-Takt 2030 und welche Auswirkungen hätte der Verbleib der eingleisigen Abschnitte Papiermühle–Hermsdorf–Klosterlausnitz und Töppeln–Gera auf eine stabile Betriebsqualität?

41. Welche Verbesserungen für Fahrgäste, Fahrzeiten/Reisezeiten und Anschlüsse/Anschlussverbindungen würden sich nach Ansicht der Bundesregierung aus dem durchgängig zweigleisigen Ausbau des Elektrifizierungsabschnitts Mittel-Deutschland-Verbindung für den Zielfahrplan Deutschland-Takt 2030 ergeben?

42. Welche Streckengeschwindigkeiten werden nach Fertigstellung der Elektrifizierung der Mittel-Deutschland-Verbindung auf den verschiedenen Streckenabschnitten möglich sein (bitte Streckenabschnitte einzeln auflisten und jeweilige Ausbaustufe sowie mögliche Höchstgeschwindigkeit angeben)?

43. Ist der Bundesregierung bekannt, ob bei der Strecke (Erfurt)–Weimar–Jena–Gera–Gößnitz infrastrukturseitig die Ausrüstung für bogenschnellen Betrieb und die streckenseitige Ausrüstung mit Eurobalisen auch nach der Streckenelektrifizierung erhalten bleibt, wenn nein, warum nicht?

44. Welches Geschwindigkeitswegeband („Fahrschaulinie“) ergibt sich beim Betrieb mit Neigetechnikfahrzeugen auf der Mitte-Deutschland-Verbindung zwischen Erfurt und Chemnitz?

45. Ist im Fahrplanentwurf des Deutschland-Takts auf der Mitte-Deutschland-Verbindung der Betrieb mit Neigetechnik unterstellt bzw. untersucht worden und welche Fahrzeitdifferenz ergibt sich zwischen Erfurt und Gera bzw. Erfurt und Chemnitz beim Einsatz von Fahrzeugen mit Neigetechnik bzw. konventionellen Fahrzeugen (bitte Untersuchungen/Studien/Gutachten mit Beauftragungs- und Durchführungszeitraum sowie Auftragsvolumen und konkretem Leistungsumfang benennen und auch Geschwindigkeitswegeband – „Fahrschaulinie“ – für konventionellen Betrieb wiedergeben)?

46. Beruhen die im Fahrplanentwurf für den Deutschland-Takt auf der Mitte-Deutschland-Verbindung angegebenen Fahrzeiten auf dem Einsatz konventioneller Fahrzeuge ohne gleisbogenabhängige Wagenkastensteuerung („Neigetechnik“)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

47. Welche Streckenabschnitte der Mittel-Deutschland-Verbindung sind derzeit eingleisig ausgebaut und welche Kosten würden sich für den zweigleisigen Ausbau der entsprechenden Streckenabschnitte ergeben?

Berlin, den 27. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333